

Til: Stortingets finanskomite

Kopi: Samferdselsminister Knut Aril Hareide
Stortingets transport- og kommunikasjonskomite
Stortingets kommunal- og forvaltningskomite

Fra: Kollektivtrafikkforeningen
NHO Sjøfart
NHO Transport
Arbeidsgiverforeningen Spekter
Fagforbundet
Fellesforbundet
Norsk Jernbaneforbund
Yrkestrafikkforbundet

Dato: 05.02.21

Sak: Stortingsproposisjon 79 S – Endringer i statsbudsjettet

Referanse: Finanskomiteens medlemmer mottok 15.01.21 kopi av et notat rettet til samferdselsminister Knut Arild Hareide om kompensasjon for tapte billettinntekter innen kollektivtrafikken. I notatet var behovet for kompensasjon for første halvår 2021 beskrevet, men det er ikke hensyntatt i Stortingsproposisjon 79 S. Finanskomiteens medlemmer anmodes på denne bakgrunn om å avsette nødvendige midler i forbindelse med sin behandling av proposisjon 79 S.

Covid-19-pandemien har vært svært krevende for kollektivtrafikken, som har opprettholdt full kapasitet for å ivareta sin samfunnskritiske funksjon. Dette har vært nødvendig for at andre i samfunnskritiske funksjoner skulle komme frem og tilbake på jobb. I tillegg har det vært strenge krav til smittevern, som blant annet har inkludert krav om avstand og redusert kapasitetsutnyttelse. Den fylkeskommunale kollektivtrafikken fikk i alt bevilget 4.600 milliarder i kompensasjon for tapte billettinntekter i 2020, mens behovet ser ut til å ende på rundt 3.900 millioner. Kollektivtrafikken står nå i begynnelsen av 2021 overfor følgende situasjon:

- *Covid-19-pandemien ser ut til å vare lenger enn forventet, og Norge har nå enda strengere restriksjoner enn i mars 2020. Antall reisende er dermed kraftig redusert, og det må forventes at billettinntektene vil ligge på et svært lavt nivå frem til sommerferien. For å opprettholde kollektivtilbudet som samfunnskritisk funksjon, **trenger sektoren ytterligere 1.150 millioner i kompensasjon for tapte billettinntekter første halvår 2021.***
 - *Covid-19-pandemien har medført at holdningene til kollektivbruk og reisevanene har blitt vesentlig endret, noe som kan få langvarige konsekvenser og gjøre det vanskelig å oppnå Norges miljø- og klimaforpliktelser. Kollektivtrafikken vil dermed på sikt trenge ytterligere bevilgninger for å fornye tilbudet. Holdninger og adferd må også endres. Dette vil aktørene komme tilbake til etter hvert som Covid-19-pandemien nærmer seg slutten.*
-

1. Kompensasjon for 2020

Den fylkeskommunale kollektivtransporten ble allerede 12.03.20 definert som en samfunns-kritisk funksjon, som skulle opprettholde sitt tilbud for å transportere ansatte i øvrige kritiske samfunnsfunksjoner til og fra jobb. I tillegg understreket regjeringen betydningen av å opprettholde næringens infrastruktur og kompetanse slik at denne raskt kunne fylle sine tradisjonelle funksjoner når Covid-19-pandemien var over. På den annen side ble øvrige grupper anmodet om ikke å reise kollektivt for å unngå trengsel og smittefare. Bransjen har løst disse utfordringene som følger:

- Viktige forbindelser til skoler, sykehus og sykehjem har blitt opprettholdt gjennom hele 2020. I tillegg kommer transport av ansatte til og fra bedrifter av stor betydning for beredskap, smittebegrensning og forsyningsikkerhet. Det har også vært tilstrekkelig kapasitet til at passasjerene kunne holde avstand på nødvendige reiser.
- Helsemyndighetene har utarbeidet separate smitteveiledere for henholdsvis ordinær kollektivtrafikk og skoleskyss. Veilederne har blitt justert flere ganger, men har blitt overholdt gjennom hele Covid-19-perioden. Disse har blant annet stilt ekstra krav til renhold og merking om bord i transportmidlene, noe som har medført ekstra kostnader.
- Næringen har selvsagt også vært opptatt av smittevern for ansatte og har i 2020 ikke hatt noen større smitteutbrudd. Som et ledd i smittevernet, har fordøren på bussene vært stengt i de fleste deler av landet. Dette har dessverre redusert kontrollmulighetene og gjort det vanskeligere å validere reisekort, noe som har redusert inntektene.
- Både infrastruktur og kompetanse er intakt og kan raskt fylle sin tradisjonelle rolle når Covid-19- pandemien er over. Kompensasjon for tapte billettinntekter har gjort det mulig å unngå permitteringer blant næringens 20.000 ansatte, og overgangen til mer miljøvennlige kjøretøy i form av elbusser har gått sin gang.

Stortinget har i alt bevilget 4.600 millioner til kompensasjon for tapte billettinntekter innen den fylkeskommunale kollektivtrafikken gjennom ulike krisepakker og revidert nasjonalbudsjett. Næringen er svært takknemlig for politikernes velvillighet og forståelse for kollektivtrafikkens situasjon og behov. Denne tilnærmingen har gjort næringen i stand til å løse sitt samfunnsoppdrag og ivareta nødvendig smittevern.

Samtidig har næringen jobbet hardt for å minimalisere inntektstapet, og foreløpige tall viser at billettinntektstapet ble begrenset til 3.900 millioner. Det er dermed 700 millioner igjen i "statskassen", noe som er positivt fordi midlene kan disponeres til andre gode formål eller overføres til 2021 og brukes til å dekke deler av inntektstapet inneværende år.

Avviket mellom estimert og reelt tap skyldes i hovedsak at smitteomfanget og restriksjonsnivået i 2020 har variert sterkt både geografisk og tidsmessig. I tillegg har smittevernreglene blitt moderert, noe som blant annet åpnet for økt kapasitetsutnyttelse ved at passasjerene kunne sitte "skulder ved skulder". Lav smitteintensitet har også gjort det mulig å bedre kontrollen ved å åpne fordøren i noen geografiske områder. Lemping av smittevernreglene i sommer gjorde det også mulig å foreta mer effektive kontroller om bord på transportmidlene, og innføring av Autopass på ferjene har bidratt til å redusere inntektstapet i kystfylkene.

2. Nødvendige midler for første halvår 2021

I statsbudsjettet for 2021 er det avsatt 1.250 millioner som kompensasjon for tapte billettinntekter på kollektivsiden. Det nye året startet imidlertid med nye og strengere restriksjoner allerede 04.01.21, noe som igjen gav store inntektstap. Det er vanskelig å forutse hvordan smittetallene vil utvikle seg de kommende uker og måneder, men følgende antakelser virker rimelige:

- Det må kunne forventes at dagens restriksjoner kan modereres etter hvert som smitteutviklingen snur og en viss andel av befolkningen blir vaksinert. Imidlertid vil man passere sommerferien før alle tiltak kan avvikles. Antall passasjerer vil forhåpentligvis øke noe etter hvert som restriksjonene modereres utover våren.
- Med dagens omfattende restriksjoner vil nevnte beløp på 1.250 millioner kroner dekke tapte billettinntekter til midten av mars. Antall reisende vil øke utover våren, og estimerer innhentet av Kollektivtrafikkforeningen fra fylkeskommunene og deres administrasjonsselskaper tilsier at sannsynlig tap første halvår vil utgjøre 2.400 millioner.

Det trengs dermed en ekstra kompensasjon på 1.150 millioner utover de allerede bevilgede 1.250 millioner. Dette er nødvendig for at den fylkeskommunale kollektivtrafikken skal kunne opprettholde dagens tilbud og fylle sin rolle som samfunnskritisk funksjon.

3. På lang sikt

De strenge restriksjonene og myndighetenes gjentatte anbefalinger om ikke å bruke kollektivmidler vil skape langsiktige endringer og utfordringer:

- En del tidligere passasjerer har endret sine reisevaner og gått over fra kollektivbruk til sykkel eller gange. I tillegg har mange også positive erfaringer med hjemmekontor og vil bruke dette i større grad enn tidligere. Denne adferdsendringen er positiv fordi man bidrar til at klimamålene nås. I tillegg reduseres presset på kollektivtrafikken i rushtidsperiodene.
- Dessverre har mange gått over til å bruke privatbil. Denne utviklingen vil medføre økte køer, forsinkelser og utslipp. Det blir også vanskeligere å nå målsetningene i byvekstavtalene, og regjeringen ønsker at alle med mulighet for å velge kollektivtransport fremfor bil gjør dette straks Covid-19-pandemien er over. Dette fremkommer tydelig i den nye Klimameldingen.

Det foreligger flere rapporter om forventet passasjerutvikling etter Covid-19-pandemien. I en rapport fra Urbanet Analyse AS forventes en reduksjon i antall reisende på 14 til 17 prosent på sikt. Foruten overgang til sykkel og gange samt økt bruk av hjemmekontor oppgir mange redsel for smitte ved trengsel som årsak til at man vil unngå kollektivreiser. I tillegg har man lenge sett en tendens til at reisende ønsker mer individuelle og fleksible løsninger på sine reisebehov.

Kollektivtrafikkforeningen har satt i gang et utredningsarbeid for å skaffe mer informasjon om forventet målbilde etter Covid-19-pandemien. I tillegg vil utredningsarbeidet gi perspektiver på hvordan den fylkeskommunale kollektivtrafikken også i fremtiden kan bidra til å innfri viktige samfunns- og klimamål.

Imidlertid er det allerede nå klart at statlige midler er nødvendige for å håndtere utfordringene etter Covid-19-pandemien. Kollektivnæringen vil i løpet av våren 2021 komme tilbake med mer informasjon om fremtidige behov for omstilling. Samtidig vil behovet for finansiell støtte bli nærmere angitt.

Korte fakta om den fylkeskommunale kollektivtrafikken:

- Fylkeskommunene har ansvaret for den lokale kollektivtrafikken med unntak av tog. Administrasjonen av denne er delegert til egne administrasjonsselskaper. Alternativt ivaretas denne av egen organisasjon innen fylkeskommunen.
- All drift er basert på anbud og utføres av selvstendige aktører, som enten er private eller indirekte eid av det offentlige. Eneste unntak er sporveisdriften i Oslo og Bærum. Fylkeskommunene og administrasjonsselskapene har imidlertid ansvaret for billettinntektene.
- Uten kompensasjon for tapte billettinntekter i fjor ville det være nødvendig å kutte rutetilbudet dramatisk for å kompensere billettinntektstapet. Dette ville medført konkurser eller avvikling på operatørnivå.
- Den fylkeskommunale kollektivtrafikken hadde 638 millioner påstigninger i 2019. Bussene transporterte over 68 prosent av passasjerene, båt to prosent og by- samt forstadsbane tok hånd om 30 prosent av de reisende.
- Billettinntektene dekker en stor del av totale kostnader. De er dermed helt nødvendige for å opprettholde kollektivtilbudet.

Mer informasjon:

Aktørene bak denne henvendelse kan selvsagt bidra med mer informasjon hvis ønskelig. Det er også mulig å få til et digitalt møte, og dette kan organiseres ved å kontakte Jon H. Stordrange i NHO Transport eller Olov Grøtting i Kollektivtrafikkforeningen. De treffes som følger:

Jon H. Stordrange jon.stordrange@transport.no 41 50 67 70
Olov Grøtting: olov.grotting@kollektivtrafikk.no 91 82 05 10

Følgende personer kan også gi mer utfyllende informasjon:

Odd Aksland:	odd.aksland@kolumbus.no	90 78 30 41
Siv Wiken:	siv.wiken@akt.no	99 15 18 22
Bernt Reitan Jensen:	bernt.reitan.jenssen@ruter.no	90 03 45 60
Roger Hørkestad:	roger.harkestad@tide.no	41 61 91 97
Kjetil Førsvoll:	kjetil.forsvoll@boreal.no	91 88 55 99
Ole Engebret Haugen:	ole.engebret.haugen@vy.no	91 83 96 92
Øystein Svendsen	oystein.svendsen@unibuss.no	90 98 75 71
Frode Sund:	frode.sund@nhosjofart.no	48 99 83 42
Dag-Einar Sivertsen	dag-einar.sivertsen@fellesforbundet.no	46 74 78 83
Trond Jensrud:	trond@ytf.no	91 31 09 60
Gunnar Larsen:	gunnar.larsen@spekter.no	98 84 15 31